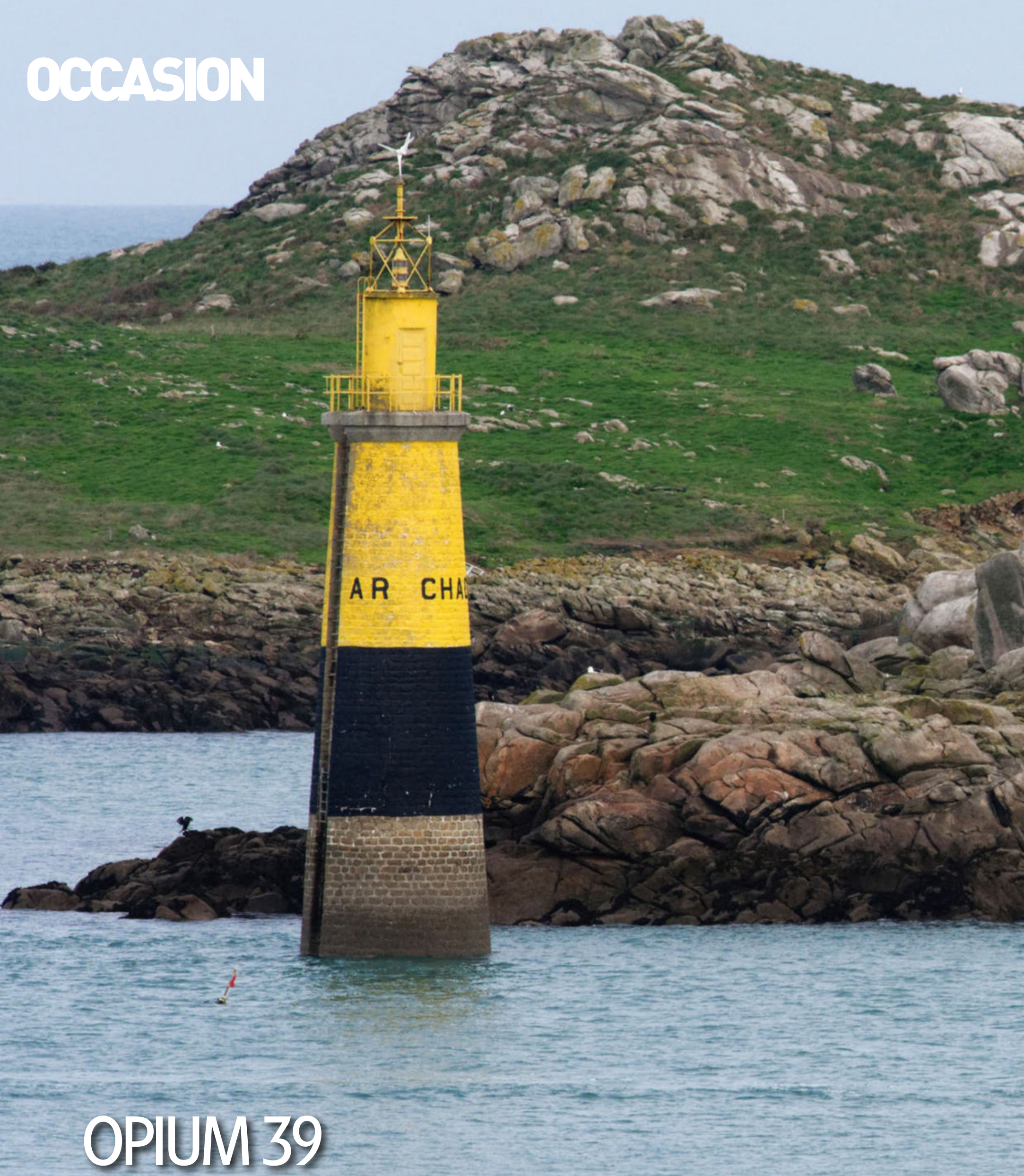


OCCASION



OPIUM 39

Opium de rêve

“ Vends Opium 39 de 2009 préparé Transquadra à saisir : 190 000 €. ”



L'Opium 39, lancé en 2003 par Alizé Yacht Design, repris en 2009 par le chantier Wauquiez, s'est vendu à plus 380 exemplaires. Ce voilier reste une très bonne unité de course-croisière, d'autant que cette occasion a été préparée avec soin pour la dernière Transquadra.

Texte : Paul Gury. Photos : François Van Mallegheem.

QUAND L'OPIUM est sorti de son moule au début des années 2000, il a fait beaucoup de bruit avec sa carène puissante issue des IMOCA de l'époque. En effet, ce plan Lombard se caractérise par de la largeur au maître bau et sur la section arrière pour le planing au portant compensée par des entrées d'eau assez fines à l'étrave pour garder de la polyvalence aux allures plus serrées. A première vue, ce bateau a fière allure sur son ber posé au beau milieu du terre-plein du port de Roscoff. Il a l'apparence d'un voilier extrêmement bien entretenu et préparé aux petits oignons par son propriétaire qui semble d'ailleurs le connaître sur le bout des doigts. Quand on joue la gagne sur la Transquadra, cette course au large d'amateurs éclairés, forcément cela se ressent, se voit dans l'attention portée aux détails. Rien n'est laissé au hasard à bord, à l'image des œuvres vives qui ne montrent pratiquement aucun défaut : ni trace de choc ni même le début d'une quelconque osmose. La quille, avec bulbe torpille, a subi en 2019 une révision complète avec pose d'un enduit tandis que la fonte était traitée contre la rouille.

DES ŒUVRES VIVES IMPECCABLES

Seuls deux points de corrosion sur le bord d'attaque du voile de quille et de microfissures au niveau du joint de quille semblent être là pour rappeler que la perfection dans ce bas monde n'existe pas... Les deux safrans suspendus, peints en orange pour faciliter le repérage en cas de chavirage, ne présentent pas de jeu ; normal, les paliers viennent tout juste d'être changés ! Pour éviter de piéger des sargasses – ces algues poisseuses qui peuvent vous faire perdre un temps précieux en navigation –, les têtes de safran ont été rechargées à l'époxy pour coller au maximum à la voûte arrière. Idem pour l'arbre à hélice – une bipale MaxProp à pales orientables – qui s'est vu recouvrir d'un carénage en composite aussi discret qu'efficace ! Une fois *Morvan 6* dans les sangles, nous en profitons pour scruter de plus près l'état général de la coque au-dessus de la ligne de flottaison. Là encore, pas grand-chose à redire si ce n'est quelques petites éraflures de gel-coat et une très légère tendance au jaunissement. Enfin, soyons honnêtes, il existe tout de même peu de bateaux de 2009 qui peuvent se targuer d'afficher un si bel aspect général. Enthousiasmés par ces observations, nous sommes impatients de voir ce qu'il a dans le ventre. Cependant, avant d'entamer les réjouissances, nous devons remettre les voiles à poste. Eh oui, en plein de mois de novembre, elles attendaient gentiment les beaux jours pour sortir de la voilerie... Mais l'occasion était trop belle avec ce petit vent de sud-ouest de leur dégourdir les jambes dans le chenal de l'île de Batz. Nous décidons



▲ La grande cuisine en U s'avère pratique en mer. On trouve un frigo et un plan de travail de bonne taille ainsi qu'une batterie d'équipets et de placards.



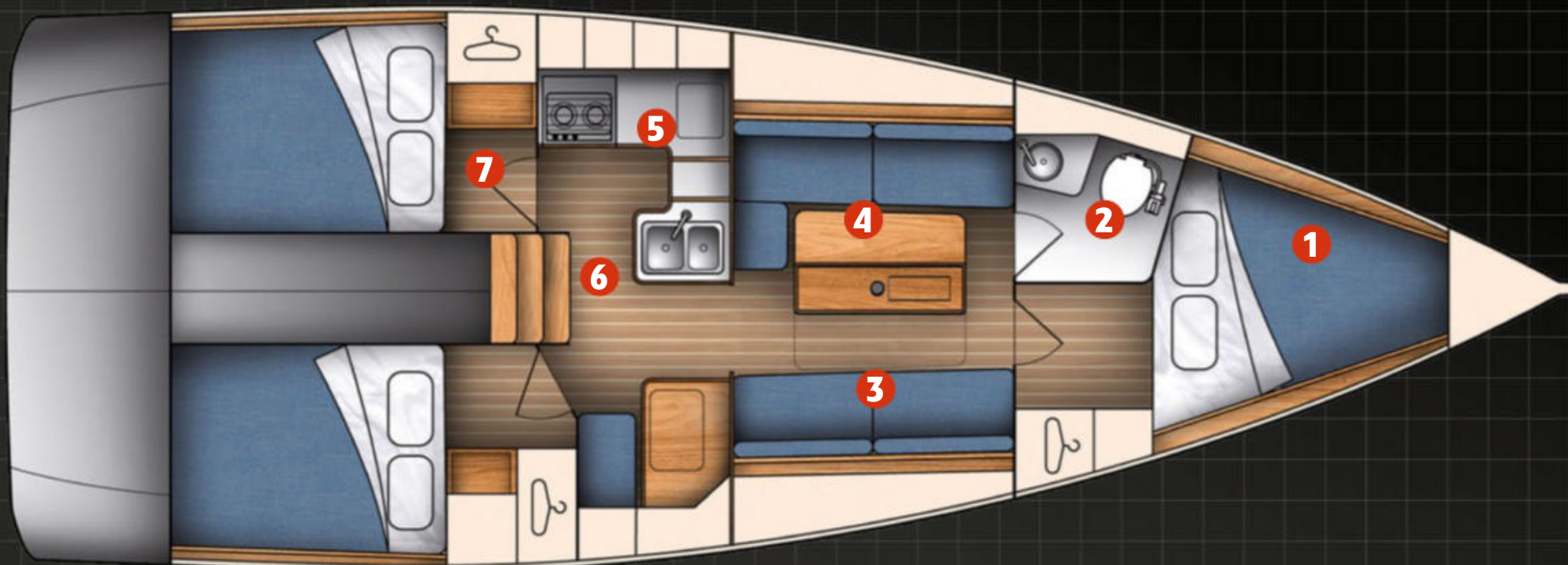
▲ La cabine propriétaire est lumineuse et douillette avec une sellerie en parfait état. Elle propose aussi de nombreux rangements (vide-poches, penderie, placard).

L'OPIUM 39 FACE A SES CONCURRENTS

Modele	Opium 39	A 40	Sun Fast 40.3	X-40
LONG. COQUE	11,47 m	11,98 m	11,75 m	12,19 m
LONG. FLOTTAISON	11,02 m	11,25 m	10,07 m	10,71 m
LARGEUR	4,18 m	3,75 m	3,95 m	3,80 m
TIRANT(S) D'EAU	1,25/2,13/2,25 m	2,47 m	2,10 m	2,10 m
DEPLACEMENT	5 500 kg	6 400 kg	8 190 kg	7 450 kg
LEST	1 850 kg	3 100 kg	2 500 kg	3 200 kg
SV AU PRES	87 m ²	91 m ²	86 m ²	99 m ²
MATERIAUX	sand. verre/balsa PVC/vinyl.	sand. verre/pol.	monolithique verre/pol.	sand. verre/pol.
ARCHITECTE(S)	M. Lombard	Joubert & Nivelte	Andrieu & Jeanneau Design	Niels Jeppesen
CONSTRUCTEUR	Wauquiez	Archambault	Jeanneau	X-Yachts
ANNEE	2003	2008	2004	2004
COTATION ARGUS	104 000 €	78 000 €	60 100 €	99 600 €



Si le prix demandé peut paraître exagéré par rapport à celui de l'Argus, il s'explique par le haut de niveau de préparation du bateau et l'équipement de qualité (sécurité, voiles, électronique...) présent à bord.



L'Opium 39 en 9 points

1. La cabine avant affiche de très belles dimensions : 2,12 m de long par 1,62 m de large aux épaules. On y trouve deux vide-poches, un placard, des étagères et une penderie à cirés.
2. Le vaste cabinet de toilette affiche une hauteur de 1,83 m à l'entrée. Il se compose d'un évier avec douche incorporée comprenant quatre équipets et un placard en dessous. A noter la présence d'un capot de ventilation au-dessus du WC marin.
3. Les banquettes du carré mesurent 2,50 x 0,53 m (tribord), rebelote à bâbord avec en plus la présence d'un tabouret en bout de table. Cette dernière forme un carré parfait de 1,20 par 1,20 m.
4. La table à cartes mesure 0,63 par 0,90 m. Elle est encadrée par des fargues avec possibilité

- de stockage dans un placard latéral.
5. La grande cuisine en U avec frigo intégré de dimension honnête et une gazinière double feu propose un plan de travail qui mesure : 0,63 par 0,95 m. Le double évier est centré.
6. La hauteur sous barrots au pied de la descente est de 1,90 m.
7. Les cabines arrière affichent 1,86 m de hauteur à l'entrée, les couchettes mesurent 1,89 m de long pour 1,28 m de large aux épaules. Possibilité de rangement sous les mousses.
8. Le cockpit mesure 2,98 m de long pour 2,08 m de large au niveau de la barre d'écoute. Trois coffres de belles dimensions permettent de stocker aussière, annexe, pare-battage...
9. Les passavants au plus large mesurent 0,60 m.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR HT	11,47 m
LONGUEUR FLOT.	11,02 m
LARGEUR	4,18 m
TIRANTS D'EAU	1,25/2,13/2,25 m
DEPLACEMENT	5 500 kg
LEST	1 850 kg

SV AU PRES	87 m ²
GENOIS	43 m ²
GRAND-VOILE	44 m ²
SPI ASYMETRIQUE	125 m ²
MOTORISATION	Yanmar MD 30, 30 ch
MATERIAU	sand. verre, balsa/PVC, résine vinylester
CONSTRUCTION	infusion
ARCHITECTE	Marc Lombard
CONSTRUCTEUR	Wauquiez
CATEGORIE CE	A pour 8 personnes

PRIX DEMANDE	190 000 €
CONTACT	Eric Lavalou 06 72 48 02 78



Beaucoup de place et de confort dans ce carré convivial. Les boiseries sont comme neuves !



▲ Ce gréement fractionné à deux étages de barres de flèche poussantes est simple et efficace.

donc de nous poser le long d'un catway pour effectuer sereinement l'opération. Avec son double safran, un moteur de 30 ch seulement – comprenez en Opium 39, le moteur tourne peu – et un jus plutôt vicieux qui circule fort entre les pannes, la manœuvre d'accostage ne restera pas dans les annales. Pour s'éviter des frayeurs dans la brise surtout en équipage réduit avec ce bi-safran, l'idéal sera de se présenter en marche arrière pour garder un maximum de contrôle au moment d'aborder un ponton. Quelques nœuds de taquet plus tard, le jeu de voiles – composé entre autres d'un spi médium asymétrique de 2020, d'une GV et d'un génois Trilam signé All Purpose de 2016 – atterrit enfin sur le pont. La voile d'avant s'endraille via une série de mousquetons mais il sera possible de repasser en mode enrouleur puisqu'Eric – l'heureux propriétaire de l'Opium – a gardé en stock profil et tambour si pratiques en croisière. Peu importe le programme envisagé, farniente ou compétition, tout est simple à bord et respire l'efficacité avec ce plan de pont parfaitement optimisé et cet accastillage de qualité. En effet, toutes les manœuvres reviennent sur deux winches (des Harken en 46) de piano situés de chaque côté de la descente avec batteries de taquets coinçeurs. Des chariots classiques sur rail longitudinal permettent de régler génois, solent ou trinquette via des winches d'embrague positionnés sur les hiloires du cockpit tandis que l'on utilisera un bout-dehors amovible pour l'envoi du spi asymétrique. Quant au gréement, il inspire confiance puisqu'il a été entièrement revisité dans l'optique de la Transquadra qui devait s'élancer en juillet dernier. A cet effet, un pataras en cascade Dyneema et un étai largable textile ont fait leur apparition en 2017, bientôt suivis d'un nouveau gréement courant, puis d'un mât alu Sparcraft en 2019 et du dormant en Dyform tout neuf qui va avec... Avec à la clef un sacré gage de sécurité

L'ŒIL DE L'EXPERT

Pierre-Jean Jannin, responsable du cabinet d'expertise et d'ingénierie maritime WMS Marine, est venu de loin sur le port de Roscoff pour scruter avec attention *Morvan 6*.

Cet examen visuel des composantes principales réalisé à la demande de Voile Magazine est uniquement destiné à déterminer la valeur vénale du navire. Elle ne saurait être considérée comme un rapport technique demandant des investigations, mesures, démontages et analyses supplémentaires pour établir la cotation du voilier. Ce document ne peut être en aucun cas utilisé pour la vente ou l'achat de ce voilier.



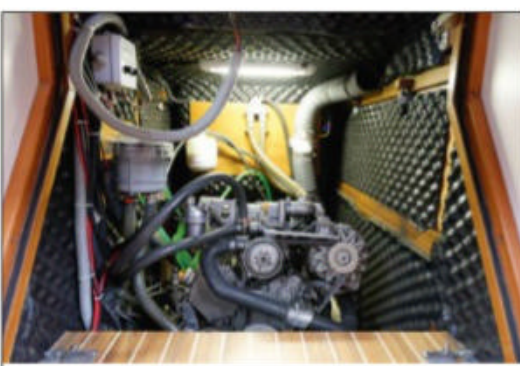
ŒUVRES MORTES



Le gel-coat est légèrement jauni par les années mais la coque présente un bel aspect général. Une sous-barbe Dyneema fixée sur l'étrave pour soulager le bout-dehors a été rajoutée récemment.

MOTEUR

Le moteur Yanmar de 30 ch, pratiquement neuf avec seulement 1 700 h au compteur et révisé tous les ans par un professionnel est en parfait état de fonctionnement. Le compartiment est propre : pas de d'huile dans la gatte et mousse antibruit bien en place.



PLOMBERIE / ELECTRICITE

Le montage de la plomberie est conforme au niveau des vannes et passe-coques. Une préparation soignée a été apportée à l'installation électrique. Côté énergie, on trouve 3 batteries AGM 75 ah et une batterie 50 ah pour le moteur. Présence d'un alternateur et d'un panneau solaire de 500 W pour la charge.



GREEMENT

Le gréement a fait l'objet d'une préparation minutieuse en vue de la Transquadra 2020 : nouveau gréement dormant en Dyform et mât Sparcraft en alu. Le courant, en partie en Dyneema, date de moins de trois ans et ça se voit. A noter la présence d'un étai largable facile à mettre en place sur une cadène prévue à cet effet et d'un patacas en cascade textile. Les écoutes de voile d'avant sont équipées de terminaisons textiles bien pratiques !



VOILES

Le jeu de voiles complet et performant se compose d'une GV en Trilam All Purpose (2016), d'un génois de même conception de 2019, d'un code zéro (2017) sur emmagasineur, de deux spis asy médium et lourd (2020), d'un solent (2014) et d'une trinquette en Hydranet.



COCKPIT ET PONT



L'antidérapant est déroutant car peu agressif mais il s'avère efficace. Le cockpit est vaste et les postes de manœuvre sont bien positionnés mais la barre est un peu basse et la poulie coinçeur de palan de grand-voile pourrait être légèrement relevée. L'accastillage est de qualité et bien dimensionné.

STRUCTURE

Une inspection des fonds montre une construction solide et soignée. Aucune déformation ou craquelure au niveau des varangues et des joints congés n'est visible. On ne trouve pas non plus de résidu d'eau dans le puisard ou dans le fond des coffres du cockpit.

CONCLUSION DU RAPPORT D'EXPERTISE

Ce voilier est en excellent état. Son propriétaire s'en sépare à regret pour plus grand et plus orienté grand voyage. Il a été soigneusement préparé avec des équipements de qualité pour une Transquadra qui n'a pas eu lieu. L'expérience d'Eric a permis d'optimiser *Morvan 6*. Il est prêt à partir et même pour un programme croisière, son compromis performance/confort permet d'envisager un beau programme.

Notre estimation :

Coque, pont, accastillage.....	115 000 €
Moteur.....	12 000 €
Gréement, voile.....	35 000 €
Electronique, électricité.....	15 200 €
Sécurité.....	3 000 €
Divers.....	3 000 €
Total	185 000 €

ŒUVRES VIVES

Pas de défaut apparent ni de trace de choc sur la carène. L'enduit sur la quille a été refait en 2019 ainsi qu'un traitement antirouille pour la fonte du bulbe. Les safrans sont en parfait état. Aucun jeu non plus dans la barre ou dans les mèches de safran, les paliers ayant été changés en 2019.



Les hiloires en pente s'avèrent parfaites pour se caler confortablement à la barre.



et un investissement important en moins pour le futur acheteur. Allez, le soleil pointe le bout de son nez, il est temps de s'essayer en mer sur ce plan Lombard prometteur. Devant la grande jetée du port passager de Roscoff, la GV de 44 m² se monte en un tournemain grâce à sa drisse mouflée et ses coulisseaux sur billes. Idem pour le génois qui ne tarde pas à nous pousser gentiment vers la passe bordée de récifs menant à l'île de Batz. Le bateau réagit au quart de tour dès qu'une risée descend de la pointe de Bloscon. La barre franche avec raquette s'avère très réactive tout en étant assez neutre au toucher.

UNE VERITABLE LUGE DE PORTANT

On sent bien que l'Opium 39 accepte la charge sans broncher et qu'au portant dans la brise, cela doit fuser ! Malheureusement, avec seulement 8/10 nœuds d'air lors de notre essai, les surfs à près de 20 nœuds seront pour une prochaine fois. Nous croyons Eric sans douter lorsqu'il nous parle de très belles moyennes de vitesse dans l'Atlantique Nord. Mais pour le moment, nous musardons au pied des cardinales, les yeux sur le grand traceur Raymarine placé près de la descente en multipliant virements de bord et empannages pour nous réchauffer. Précisons que toute l'électronique du bord a été revue récemment par la société Teem, qui a remplacé tous les répéteurs par du NKE dernier cri (sondeur, loch électromagnétique, girouette-anémo HR, GPS HR) et révisé le Giropilot 2 et son vérin électrique. Les manœuvres passent avec fluidité tandis que les déplacements sur le pont sont favorisés par de larges passavants, un rouf en sifflet discret et un antidérapant efficace. Le vaste cockpit s'avère très confortable et sécurisant avec son tableau arrière fermé, ses hiloires en pente douce truffées de vide-poches bien pensés et son revêtement en teck, certes un tantinet

défraîchi par toutes ces années de navigation engagées, mais toujours aussi plaisant à l'œil. De nombreux coffres autorisent un bon volume de stockage. Le radeau de survie, lui, trouve place dans un grand logement situé sous la barre dont le manche bascule en arrière si besoin. De la place et du confort, on en retrouve aussi sous le pont avec ces emménagements réussis aux boiseries et à la sellerie en parfait état. Après quelques marches d'une descente plutôt douce, on tombe à bâbord sur une grande cuisine en U qui fait face à une véritable table à cartes bien achalandée, garnie d'un tableau électrique moderne et d'un ordinateur portable. Derrière, l'espace est occupé par deux cabines doubles quasiment identiques, le double placard à cirés en plus à tribord mais avec de nombreux rangements (penderie et vide-poches). Aération et lumière sont assurées par deux hublots donnant directement sur le cockpit. Le carré, très agréable à vivre, permet de se tenir

même en équipage nombreux autour d'une grande table à double battant avec fargues tandis que de nombreux rangements sont accessibles sous les banquettes et les dossiers. L'avant se divise en deux avec une porte donnant sur une salle d'eau XXL comprenant évier, douche et WC. De l'autre, on accède à la grande cabine propriétaire qui pourra servir de soute à voiles en mode course au large. Pour terminer notre expertise, l'inspection des fonds et des vannes via des planchers amovibles nous confirme l'excellent état structural de ce voilier bichonné par son propriétaire qui s'en sépare à regret. Souhaitant partir sur un tour du monde, Eric veut acquérir le tout nouveau Pogo 44 et on le comprend ! En attendant, cette occasion a tout pour séduire tant par son niveau de préparation que par ses qualités nautiques. Gageons que *Morvan 6* s'alignera bientôt sur une nouvelle Transquadra pour y faire des étincelles... ■

LA TRANSQUADRA DANS LA PEAU !

Avec un papa morlaisien, Eric Lavalou a goûté dès sa tendre enfance aux joies de la navigation sur un terrain de jeu unique en son genre situé entre Roscoff et Trégastel. Tout d'abord mousse à bord d'un 5.50 de Carantec, un sloop avec gréement houari, il ne tarde pas, en grandissant, à se perfectionner en école de voile sur Optimist pour bientôt briller sur les différentes régates organisées par la FFV. Lors de son service militaire, Eric découvre les joies du half tonner et de la course au large. Mordu, notre ingénieur chimiste de formation ne décrochera plus... En 1976, il s'achète son premier croiseur, un Dufour 27 avec lequel il bourlingue en Manche avant de mettre le cap au sud suite à l'acquisition d'un Gin Fizz en Méditerranée. Après un interlude professionnel en Australie, la Transquadra devient dès 2004 son objectif principal. Suite à une première participation réussie sur l'édition 2005 en First 36.7, Eric enchaîne sur celle de 2008 qu'il court en solitaire avec à la clef une belle sixième place au général ! L'année 2009 coïncide avec l'achat de son Opium 39 avec lequel il participe aux deux éditions suivantes. Alors que la retraite pointe le bout de son nez, Eric a décidé de se tourner vers le monde plus calme et relaxant de la grande croisière.

